



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Brönnimann Charles

2018-CE-121

Développement du réseau ferroviaire de Sarine Ouest

I. Question

La région de Sarine Ouest est actuellement desservie par les gares de Matran et de Rosé. Suite à la construction projetée d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry (Avry-Centre), il semble que la suppression des gares de Matran et de Rosé se pose. S'agissant de cette dernière, sa suppression aurait des conséquences pénibles pour l'agriculture. Je pense en particulier aux producteurs de betteraves qui utilisent la gare de Rosé pour livrer leur production.

Au vu de ce qui précède, je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Quelle est la planification du réseau ferroviaire envisagée afin d'adapter le réseau à la construction de la nouvelle gare à Avry-Centre ?
2. Les gares de Matran et de Rosé seront-elles maintenues ? Si non, pourquoi ? Et, quand leur suppression est-elle planifiée ?
3. Actuellement, les bus s'arrêtent à la gare de Rosé et beaucoup de personnes prennent ensuite le train. Est-ce que ces personnes devront se rendre jusqu'à la nouvelle gare d'Avry ? Est-ce qu'un grand parking sera prévu pour ces utilisateurs (P+R) ?
4. Sera-t-il possible de maintenir, à Rosé, une gare de marchandises, en particulier pour le chargement sur wagon des productions de betteraves ?
5. Dans le cas contraire, les producteurs de betteraves devront-ils à nouveau livrer leur production par la route ? Est-ce que ce retour en arrière est compatible avec les objectifs en matière de développement durable du canton ?

29 mai 2018

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat mène depuis plusieurs années une politique de développement de l'infrastructure et de la desserte ferroviaire du canton de Fribourg. Cette politique passe par une planification à court, moyen et long terme de l'offre. Ainsi dans le cadre de la planification de l'étape d'aménagement 2030/35 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRO-DES EA 2030/35), le canton a identifié 16 projets d'offre qu'il a transmis à l'Office fédéral des transports (OFT) en novembre 2014. Parmi ces 16 projets figurent l'instauration de la cadence 15 minutes dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg et l'aménagement d'une halte

ferroviaire à Avry. Ces deux mesures sont également prévues dans le Projet d'agglomération de deuxième génération (PA2).

L'aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry permettra :

- > L'accès direct en train, sans transbordement sur un bus en gare de Rosé, au Cycle d'orientation de Sarine-Ouest
- > La desserte ferroviaire de la commune d'Avry comprenant notamment un centre commercial qui, à l'horizon 2021, se dotera d'offres culturelles et sportives (Ecole club Migros, cinéma, piscine)
- > De répondre aux développements démographiques importants prévus dans ce secteur

La nouvelle halte Avry-Matran sera intégrée dans une plateforme de mobilité multimodale regroupant :

- > Une gare routière pour le trafic de bus régional et urbain
- > Des voies dédiées à la mobilité douce (un tronçon de la Transagгло¹ permettant de relier le centre de Rosé ainsi que le cycle d'orientation Sarine-Ouest et une voie reliant le centre de Matran)
- > Un parc-relais pour les véhicules individuels motorisés ainsi que les vélos et comprenant un dépose-minute

L'aménagement d'une telle plateforme profitera à l'ensemble de Sarine-Ouest et au-delà.

Cela étant dit, le Conseil d'Etat peut répondre comme suit aux questions posées.

1. Quelle est la planification du réseau ferroviaire envisagée afin d'adapter le réseau à la construction de la nouvelle gare à Avry-Centre ?

La construction de la nouvelle halte ferroviaire comprend l'aménagement de deux quais, des accès aux quais (rampes et escaliers), d'un passage inférieur, d'une marquise avec abri voyageurs, ainsi que de l'éclairage. Aucun aménagement sur le réseau ferroviaire proprement dit n'est nécessaire.

La mise en service de la halte ferroviaire est prévue, en l'état, en décembre 2020. Elle devait être desservie à la cadence 15 minutes à partir de décembre 2022.

2. Les gares de Matran et de Rosé seront-elles maintenues ? Si non, pourquoi ? Et, quand leur suppression est-elle planifiée ?

Les négociations sur le maintien ou la suppression des gares de Matran et de Rosé sont en cours. Toutefois, il sera difficile de maintenir les trois haltes distantes de 2,8 kilomètres (1,3 km entre Rosé et la future halte de Avry-Matran, 1,5 km entre Avry-Matran et Rosé), ce d'autant plus que cette ligne connaît un trafic très dense, qui va s'intensifier en cas d'introduction de la cadence quinze minutes dans le périmètre de l'agglomération de Fribourg. Il existe par ailleurs des conflits avec le trafic marchandises. A noter que, étant donné le coût très important qu'elle engendrerait, la mise aux normes de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) de ces deux gares pourraient ne pas être réalisée.

¹ La Transagгло est un axe de mobilité douce qui reliera Avry à Düdingen en passant par Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Fribourg et Granges-Paccot.

Le canton, les communes concernées et l'Agglomération de Fribourg sont d'avis que la localisation de la nouvelle halte Avry-Matran est, en termes d'offre globale pour les citoyennes et citoyens des communes concernées, meilleure que celle de Rosé et de Matran, à condition d'avoir des assurances sur l'instauration de la cadence ferroviaire au quart d'heure dans le périmètre de l'agglomération de Fribourg. Ils demandent également un renforcement de la desserte bus, la mise en place d'un réseau dédié à la mobilité douce et la création d'une plateforme multimodale (voir préambule).

3. *Actuellement, les bus s'arrêtent à la gare de Rosé et beaucoup de personnes prennent ensuite le train. Est-ce que ces personnes devront se rendre jusqu'à la nouvelle gare d'Avry ? Est-ce qu'un grand parking sera prévu pour ces utilisateurs (P+R) ?*

En cas de suppression de la gare de Rosé, les horaires et le parcours des bus seront adaptés et les transbordements rail – bus se feront à la nouvelle halte d'Avry-Matran. Par ailleurs, comme mentionné dans le préambule, il est prévu d'aménager un parc-relais pour les véhicules individuels motorisés et pour les vélos.

4. *Sera-t-il possible de maintenir, à Rosé, une gare de marchandises, en particulier pour le chargement sur wagon des productions de betteraves ?*

La gare de Rosé n'est plus ouverte au chargement de marchandises depuis plusieurs années, à l'exception des betteraves. Cependant, cette gare n'a pas été retenue comme point de chargement par Sucre Suisse SA pour la campagne 2018.

Cela étant, le projet de réaménagement de la gare de Rosé est en cours d'études. Le maintien de la possibilité de charger les betteraves sur des trains marchandises à Rosé, en cas d'aménagement d'une voie de rebroussement (nécessaire à l'introduction de la cadence 15 minutes), sera analysé dans ce cadre. Le canton s'engage pour que cette possibilité soit maintenue.

5. *Dans le cas contraire, les producteurs de betteraves devront-ils à nouveau livrer leur production par la route ? Est-ce que ce retour en arrière est compatible avec les objectifs en matière de développement durable du canton ?*

Au cas où le chargement des betteraves n'était plus possible en gare de Rosé, il le sera toujours en gare de Chénens et de Grolley. Toutefois le choix du mode de transport des betteraves est du ressort de Sucre Suisse SA. La Confédération et le canton encouragent le report modal du trafic de marchandises en veillant au maintien d'un nombre de points de desserte ferroviaire cargo suffisant.

4 septembre 2018